

Bilen og det sociale liv – er vi på vej mod en 'post-car-future'?

Lise Drewes Nielsen

Roskilde Universitet

Indledning

I sin bog *Mobilities* gør John Urry (2007) status for flere års samfundsvidenskabelige forskning i mobilitet. Hidtil har denne forskning forsøgt at forklare, hvorledes sammenhænge mellem mobilitet, transport og det sociale liv har udspillet sig i de seneste årtier i de postmoderne samfund. I et sidste meget interessant kapitel åbner Urry imidlertid op for, at vi måske er ved at være ved et vendepunkt (tipping point) for den udvikling af teknologi og systemer, der hidtil har båret mobilitet og transport i det moderne samfund: automobiliteten og bilismen. Argumentationen er videreført i bogen *After the car* (Dennis & Urry 2008). Disse betragtninger har dannet udgangspunkt for denne artikel. Når jeg skal vurdere fremtiden for bilismen og som her forsøge at nærme mig spørgsmålet, om der findes en 'post-car future' er der en række spørgsmål, som skal besvares. Jeg vil dele dem op i tre typer: Hvorfor har bilismen så godt tag i det moderne liv? Hvorfor er det så svært at tage livtag med bilismen? Er vi på vej mod en 'post-car-future'?¹

Bilen er i dag en hverdagsteknologi, som langt de fleste af os betjener os af i det daglige. Det drejer sig om den private bil, om lastbiler og varevogne, om busser og taxaer. Da bilen kom ind i det sociale liv åbnede den en række nye muligheder for samfundets udvikling, for det sociale liv, for planlægningen og for vore prioriteringer. Vi blev langt mindre afhængige af tid og sted, fleksibiliteten blev øget og vi fik større muligheder for at bevæge os over længere afstande og med større frekvenser. Men bilismen har et janusansigt og bagsiderne er velkendte. Bilismen har en lang række negative eksterne konsekvenser for vores miljø. De mest anerkendte er ulykker, støj og forurening. Men måske har bilismen også en bagside i forhold til vores sociale liv, vores måde at omgås, vores tidsopfattelser og vore fællesskaber? (Baumann 2000; 2001). Disse modsatrettede holdninger til bilismen kalder vi bilismens ambivalenser (Malene Freudendal-Pedersen 2007). De lever i os alle på det individuelle plan og de lever i det politiske og i det samfundsmæssige. Vi har delte meninger om bilismen. Nogle er inkarnerede modstandere af bilismen, andre er inkarnerede tilhængere af bilismen. Men derimellem findes de mange ambivalente, der både ser bilismens fordele og ulemper.

Hvorfor har bilismen så godt tag i det moderne liv?

For at forklare det, er der meget at hente i mobilitetsforskningen. Mobilitetsforskning er en relativ ny disciplin, der fokuserer på, hvorledes mobilitet og bevægelse er blevet et vilkår i det moderne samfund (Drewes Nielsen 2005; Malene Freudendal-Pedersen 2007a; Hartmann-Petersen 2009). Mobilitetsforskningen prøver at forstå og forklare, hvorledes denne udvikling drives frem, hvilke kræfter der er bag udviklingen, samt hvilke konsekvenser den har.

¹ Denne artikel er baseret på to artikler: Lise Drewes Nielsen (2009a): 'Ved landsbyens gadekær

- bondesamfundet som vugge for den sociologiske fantasi' i Antoft & Hviid Jacobsen & Knudsen (red): *Den poetiske fantasi – sociologi gennem fiktion*. Aalborg Universitetsforlag og Lise Drewes Nielsen (2009b): 'Bilen – en hverdagsteknologi fyldt med ambivalenser' i Illeris mv (red): *Bilen og Byen*. Dansk Byplanlaboratorium.

Desuden søger den løsninger til at forandre mobiliteten, der hvor den ikke er hensigtsmæssig eller ødelæggende. Mobilitetsforskningen er således mere omfattende i sit fokus end transportforskning, der traditionelt har haft fokus på at udvikle viden om bevægelser fra a til b. Mobilitetsforskningen sætter sådanne bevægelser ind i en samfundsmæssig sammenhæng og besvarer spørgsmål som: Hvorfor bevæge sig? Med hvilke formål og med hvilke konsekvenser?

Mobilitetsforskningen er essentiel, når vi skal forstå, hvorfor det er så svært at ændre og forandre på bilismen. Mange (politikere, planlæggere, forskere og borgere) er efterhånden enige om, at der skal tages et livtag med bilismen i de kommende år, men hvem skal tage det og hvor skal forandringerne initieres fra? Selv John Urry er nu begyndt at skrive sig ind i denne diskurs. For ham er det klimadebatten der trænger sig på og stiller krav om nye løsninger og nye planlægningshorisonter. Giddens (2009) taler også for et nyt planlægningsparadigme forankret i klimadebatten og dens krav på kollektive løsninger og et samfundsmæssigt ansvar.

Bilismen og det sociale liv

For at forstå og beskrive bilismens betydning for det sociale liv, vil jeg trække nogle tråde tilbage til 50'erne, hvor bilismen holdt sit indtog i det sociale liv. Denne blanding mellem det moderne og det historiske blik på bilismen giver en dybere forståelse for, hvorledes bilismen har transformeret det sociale liv på både godt og ondt.

I de gamle landsbysamfund i 1950'ernes og 1960'ernes Danmark var dagligdagens aktiviteter fokuseret omkring landsbyen og de steder, der kunne nås i gang- eller cykelafstand. Det gjaldt arbejde, indkøb, skolegang, fritidsaktiviteter mv. Alle sådanne aktiviteter forgik også i et andet tempo end i dag. Der var mere tid til de enkelte aktiviteter, der var mere tid til fællesskaberne og der var ikke så mange forskellige aktiviteter 'stablet' ind i hverdagen. Jeg er selv opvokset i et landsbysamfund i Nordsjælland, i landsbyen Smørumovre. Landsbyen er beliggende i kort afstand fra Ballerup som er en forstad til København, men Smørumovre vendte ligesom ryggen til byen. København var noget stort og ubestemmeligt, så når der skulle handles stort blev det Roskilde eller Frederikssund, der blev valgt. Der havde man tilknytning og en identitet hos de handlende. Mine erfaringer fra landsbyen og især mine erfaringer med bilismens komme vil jeg trække på her. Måske kan de give inspiration til andre til at se bilismens ambivalente udtryk. Lad mig give nogle eksempler.

Bilen var ikke tilgængelig for alle, der var kun få familier, der havde bil. Dermed var det ikke en teknologi der var tilgængelig fx for fritidsaktiviteter for børn. Der var mange sportsaktiviteter i min barndoms landsby. Om vinteren var det gymnastik og dans, og om sommeren var det håndbold og fodbold. Hvis der skulle etableres stævner med opvisninger eller kampe, måtte de derfor arrangeres i cykelafstand, således at man kunne nå at komme frem og tilbage på samme dag og også nå at få tidsmæssig plads til aktiviteterne i løbet af dagen. Cykelradiussen afgjorde, hvem man kunne komme til stævne sammen med. Dog blev der få gange om året arrangeret amtsvise stævner, men da blev der arrangeret bustransport. Det kom også til at betyde, at der for børn og unge blev dannet et helt andet frirum for sociale aktiviteter i de lokale tæt liggende sogne, idet det ikke var de voksne, der hele tiden skulle følge med og være chauffører og dermed bidrage med en slags voksenkontrol, sådan som mange unges aktiviteter er organiseret i bilismens tidsalder i dag.

Privatbilen var heller ikke en del af hverdagen med indkøb og arbejde. Det blev den kun lejlighedsvis brugt til, hvis der var særlige indkøb eller hvis der blev arrangeret byture for

indkøb af fx tøj. Byturene var en særlig begivenhed og ikke en del af hverdagen, og de blev nøje planlagt mange dage i forvejen. De fleste dagligvarer blev bragt ud fra købmænd, der havde faste dage for udbringning af varer mod bestilling. Andre dagligvarer blev transporteret rundt og budt til salg i dertil indrettede varebiler. Det gjaldt bager, slagter, fiskehandler, ostehandler og mælkeemand. De havde deres faste turnus og kom til de enkelte hjem på faste tidspunkter. De fik stor betydning for planlægning af madlavning og for fordelingen af fx kød eller fiskeretter over ugedagene. Udbringningen af dagligvarer fik dog sin bratte afslutning, da bilismen blev til en masseteknologi og da strukturændringer i dagligvareforsyningerne betød massive nedlæggelser af vareudbringninger, af varebiler og af dagligvarebutikker i landsbyerne. Nu skulle der handles i de store supermarkeder og centre under automobilitetens storhedsperiode. Bilen blev en integreret teknologi i hverdagen og dannede forudsætningerne for byudvikling, institutioner, varehandel og fritidsaktiviteter (Graham & Marvin 2001).

Bilen var heller ikke en del af arbejdslivet med pendlinger og alenlange bilkøer omkring de store byer. Da bilen kom ind i familierne blev den først og fremmest anvendt til at 'køre tur' i. Det kan være ture i naturen såsom skovturene. En skovtur betød, at man om sommeren kørte ud i skoven, til stranden medbringende sin mad. Det kunne være madpakker eller dertil indrettede madkasser, hvor de enkelte stykker smørrebrød blev lagt i lag. I bagagerummet havde man sit campingbord der kunne slås op på diverse dertil indrettede parkerings- eller rasteplasser ved skov, strand eller ved dejlige udsigter. Turen kunne også være et besøg hos venner eller familie og som oftest om søndagen. I mit barndomshjem foregik beslutningen på den måde, at søndag morgen satte min far det til debat om, hvor vi skulle 'køre tur' hen søndag eftermiddag. Jeg kan tydeligt huske, hvorledes det sociale liv blev ændret efter vi fik en bil. Bilen var et link til det sociale og til oplevelserne med andre. Det betød også, at der blev udviklet en ny opfattelse af det sociale liv. Det sociale var ikke længere bundet til stedet og til særlige begivenheder som fester, fødselsdage mv. Det sociale blev spontant og kunne arrangeres og udleves i øgede frekvenser frigjort fra det planlagte og stedbundne.

Det sociale kunne også udleves i det mobile liv fx i den lokale bus, der bragte os til de nærmeste provinsbyer for at handle eller for at gå i realskole. Den lokale bus var datidens intranet, idet den skabte en helt særlig social sammenhæng mellem steder og det sociale. Den havde mange funktioner: som skolebus, som indkøbsbus og som avisuddeler. Den var linket til en station og til verden uden for lokalsamfundet. Den havde en frekvens der var lav og den samme chauffør kørte bussen. Der var kun én bus og kun én chauffør. Den lokale buschauffør bestemte over, hvad der skete i bussen, og han så det som sin særlige opgave at opdrage på os skolebørn. Der skulle være ro i bussen, og vi skulle respektere de voksne passagerer. Hvis der var voksne, der manglede sæder, skulle vi rejse os op. Hvis vi ikke opførte os godt i bussen blev det straks bemærket fra hans side og vi hørte en stump lyd, når han bankede sin pibe ned i det af træ producerede instrumentbræt.

En frigørelse fra tid og sted

Jeg har i dag helt anderledes tidsopfattelser end da jeg levede i min landsby. Unge i dag har også helt andre tidsopfattelser end mine, når de er opvokset i en tidsalder, hvor Internet og kommunikation over lange afstande kan etableres i splitsekunder. Dermed er både tids- og stedsoplevelserne også transformeret. Her er forskningen langt fra på plads med at finde frem til, hvad det egentlig betyder for det sociale liv. Ændrer vi vores opfattelser af det sociale, af det fælles og af det stedbundne. Og hvordan skal vi sætte denne udvikling på begreb. Hvad betyder relationer og tilknytninger til steder og til det sociale? (Urry 2007; Kaufmann 2002; Hannam & Sheller & Urry 2006).

Når jeg skal beskrive udlejringens – det at vi frigør os fra tid og sted (Giddens 1996)-betydning i tid og rum anvender jeg ofte tre generationers forskelle i anvendelsen af det: Min farfars generation, min fars generation og min egen. Min farfar elskede at gå. Han har aldrig ejet en bil. Da han som gammel landmand skulle flytte fra sin gård i landsbyen Hove tæt ved Smørumovre, valgte han at bosætte sig i et hus i Roskilde. Fra Roskilde var der 15 kilometer til hans gamle landsogn. Jeg husker hvordan han kom gående de 15 kilometer, når han skulle på besøg hos os, eller når han skulle til begravelser, fester mv. Hans tilknytning til steder var meget præget af gangafstanden. Gangafstanden var hans radius for livet. Han gik også fra Hove ind til den nuværende børnsbygning i København, når han skulle betale sine jordskatter. Det var en tur til København, som var en udflugt for ham, som han så frem til som en del af en 'oplevelsestur' for ham. Han kom aldrig uden for Danmarks grænser. Det længste han bevægede sig var til en gammel soldaterkammerat, der drev et mejeri på Falster.

Min far fik en bil midt i sit liv. Den blev ikke i første omgang brugt dagligt, men især om søndagen til udflugter og til besøg hos venner og familie. Kun sjældent til indkøb. Først da han blev mere involveret i politiske aktiviteter, blev bilen et dagligt transportmiddel. Min far var meget sjældent ude at rejse. Kun én gang har jeg været på bilferie med ham bag rattet og det var en tur på tre dage til Jylland, hvor også den øvrige familie var med. Det var en begivenhed, som jeg stadig husker i detaljer, fordi det var noget helt særligt. Han var kun ude at rejse udenlands få gange i sit liv. Jeg kan tælle fire rejser på et langt liv. Han døde i 1978. Hans tilknytning til sted var helt klart det lokale samfund, hvor han blev født, opvoksede, blev landmand og senere politiker og sognerådsformand. Bilen åbnede nye muligheder, men den blev ikke umiddelbart en integreret del af hans tids- og steds opfattelser. Den muliggjorde dog hans tilknytning til andre aktiviteter uden for familien, fx politik og foreningsliv, ligesom den gjorde det muligt for ham at udvide sin stedtilknytning ved at etablere et fritidsliv i sit sommerhus.

I min generation har dette billede ændret sig drastisk. Vores tids- og stederfaringer er udstrakt i geografi, afstand og intensitet. Den daglige pendling mellem hjem og arbejde i dag går over strækninger, der tidligere blev tilbagelagt på de sjældne indkøbsture til de nærmeste provinsbyer i bondesamfundet. Bilismen har sat sit mulighedsskabende rum for at kunne gøre det; at vælge hjem og arbejde med bilismen som grundlag, næsten uden at reflektere herover (Freudendal-Pedersen 2009). Samtidig er hverdagens øvrige aktiviteter såsom fritid, sociale aktiviteter, indkøb mv. også flettet ind i bilismens hverdagsteknologiske indvævninger. At rejse udenlands med fly er blevet en del af hverdagen. For nogle er det rutine i relation til deres daglige arbejde og for andre i relation til ferierejser, kulturejser og indkøbsture. Hertil kommer Internettet med det mulighedsskabende i at danne venskaber på tværs af kontinenter og udvikle kontakter og relationer over lange afstande både på tid og i geografi. Hvad denne udvikling betyder for vores opfattelser af tid og sted og hvilke retninger det får for fremtidige generationer, ved vi faktisk meget lidt om.

Det er ikke kun bilismen som mulighedsskabende teknologi, der 'løsner' os fra det lokale. De lokale sammenhænge er også løsnet, således at vore livsbiografier i mindre grad reflekterer vore lokale tilknytninger. Hvis karrieren kræver det, er vi parat til at løsne os fra de lokale tilknytninger. Og vi gør det gerne og hyppigere end tidligere. Hvis en gårdmand i Smørum valgte at flytte gård til en anden egn, var det en meget stor beslutning og hvis det skete, var det kun en enkelt gang i livet. Således er stedstilknytningen løsnet både på tid, frekvens og åremål.

John Urry har argumenteret for, at det mobile samfunds udvikling udgør den største transformation af det sociale liv i de seneste årtier, og at sociologien må omdanne kategorier og begreber til denne nye virkelighed. (Urry 2000; Urry 2007). Han mener, at mobilitetsforskningen bør danne grundlaget for en ny sociologi, hvor forståelse af det sociale kun kan begribes ud fra bevægelsens kategorier og begreber, og hvor bevægelsen, muliggjort af ny teknologi i hverdagen, sætter rammerne for nye forståelser af tid og sted.

Hvorfor er det så svært at tage et livtag med bilismen?

Hvem tør begrænse frihed? Da bilen kom ind i hverdagslivet åbnede den mange nye muligheder for det sociale liv. Vi blev meget mindre afhængige af tid og sted. Bilen blev hurtigt integreret i vores hverdagsliv og i vores byplanlægning og de få ture med bilen blev til de mange ture. Nu betegnes et moderne liv som et liv 'on the move', hvor vi konstant bevæger os mellem steder, frekvenser og udstrækning, som det var utænkeligt bare for årtier siden. Nogle er mere mobile and andre, således pendler mænd længere end kvinder, men generelt gælder at både mænd, kvinder og børn dagligt er 'on the move' væk fra hjemmet mellem arbejde, skoler, institutioner, indkøb og fritidsaktiviteter.

Bagved udviklingen i transport og mobilitet ligger et individuelt ønske om at kunne bevæge sig, at være mobil. Nogle mener, at vi her har med nogle helt fundamentale behov og længsler at gøre, det at kunne bevæge sig og opleve verden. Mobilitet associeres ofte med frihed og mulighederne for at rejse og opleve (Freudendal-Pedersen 2007a; 2007b). Det bliver en del af hverdagens liv, at kunne bevæge sig og at kunne rejse. Vores daglige rejser mellem hjem, arbejde og fritidsaktiviteter spredes over længere afstande og vi bevæger os stadig hyppigere. Vores ferierejser bliver også hyppigere og over længere afstande. Vi forbruger også flere varer, som har været på lange rejser fra produktionssteder, over lagersystemer og ud til forbrug. De moderne transportteknologier, biler og fly, og effektive transportsystemer gør alt dette muligt (Hartmann-Petersen, Freudendal-Pedersen & Drewes Nielsen 2007).

Mobilitet er blevet en integreret del af det moderne liv. Ofte stopper vi ikke engang op og reflekterer over denne udvikling. Udviklingen er blevet en del af vaner og rutiner i det daglige liv. Derfor er denne udvikling også så vanskelig at gøre op med og få forandret. Vi ved godt, at der er en lang række negative konsekvenser af udviklingen for miljø, sundhed, sikkerhed osv. (Thomsen, Drewes Nielsen & Gudmundsson 2005). Vi ved også godt, at bilismen som teknologi har en række omkostninger for individer og for samfundet. Men i vore daglige rutiner og vaner tænker vi ikke så meget over det, og det fører som regel ikke til, at vi fundamentalt ændrer vore daglige valg. Trafikken vokser, transportsektoren bliver stadig udbygget, ferierejserne bliver der flere og flere af og vi nyder varerne fra de fjerne lande.

Hvem tør ændre systemerne og planlægningen?

Ovenfor har jeg skitseret nogle vinkler på, hvorledes bilismen har ændret vores individuelle liv og bliver forbundet med nye sociale fællesskaber, med nye tidsopfattelser etc. Det bliver af nogle oplevet som individuelle rettigheder i skabelsen af den individuelle livsbiografi for hverdagens gøremål og det daglige tidspuslespil. Hvis der skal gøres op hermed bliver det ofte opfattet som et personligt angreb på individuelle erhvervede rettigheder. Jeg føler selv at jeg som kritisk transportforsker ofte mærker endog meget følelsesladede reaktioner fra politikere og borgere, hvis man antyder nye vinkler på den trafikpolitiske debat. Et eksempel fra min egen deltagelse i den offentlige debat i Danmark på det seneste. Jeg blev kritiseret meget skarpt og følelsesmæssigt i foråret 2009, da jeg blot konstaterede i en radioudsendelse på DR1 (februar 2009), at der kørte flere biler på motorvejen mellem Tåstrup og Roskilde med mænd bag rettet end med kvinder, og at kvinderne var i overtal i de offentlige

transportmidler. Der fik jeg brudt nogle grænser for, hvad jeg som kvindelige forsker skulle blande mig i forhold til mænds 'ret' til at køre bil. Et andet eksempel: Da jeg for nylig blandede mig i debatten om udlægning af (endnu) flere motorveje i Danmark (Berlingske Tidende august 2009) og spurgte hvor den øgede CO2 belastning så skulle inddrives, blev jeg af transportministeren og andre udråbt som hader af bilismen eller som en af de frelst grønne. Jeg tager det som et udtryk for, at der er så mange følelser imod at forandre ved bilismen og for at bilismen ses som en drivende kraft i vores samfunds udvikling.

Men bilismen er ikke bare en individuel sag eller ret. Den er også et samfundsmæssigt anliggende fordi den kræver infrastruktur i form af veje, boer, parkeringspladser mv. Der er en tæt kobling mellem den individuelle privatbilisme og det samfundsmæssige fælles. Nogle forskere dokumenterer, at automobilitetens logik har været styrende for planlægning, byudvikling og byspredning (Graham & Marvin 2001). Der er tætte relationer mellem byudvikling og infrastruktur, som betyder at byerne 'splintrer' ud i det åbne land og at mere og mere byspredning bliver resultatet. Byspredningen var utænkelig uden bilismen og bilismens krav om ny infrastruktur (broer og motorveje) er en igangsætter for yderligere byspredning. Det kræver en massiv indsats for at få ændret denne tætte kobling mellem de to udviklinger og for at stoppe 'autologikken' som den drivende kraft i byudviklingen. Der peges således også på, at byerne i Europa fra 1950'erne og til i dag har spredt sig med 78% mens befolkningerne kun har vokset med 33%, og at denne tendens fortsætter (EEA 2006). Der er imidlertid også enighed om, at diskussioner omkring infrastrukturinvesteringer (som fx udlægning af nye motorveje og broer) meget sjældent inddrager diskussioner omkring byudvikling og byspredning. Det står således i skarp kontrast til, at flere eksperter på transportområdet anser netop byudviklingen med de 'kompakte' og stationsnære byer som en løsning på en opbremsning af væksten i bilismen i fremtiden. Men også her kaldes der på mere forskning (se EEA 2006).

Disse betragtninger støttes også af John Urry (2007), der i sin seneste bog påpeger, at bilismen ikke kan ses uafhængigt af de tekniske systemer der fremmer den og skaber fundamentet for den. Det gælder infrastrukturudvikling, byudvikling og planlægning. Den omfattende byspredning i Europa har således haft bilismen som sin forudsætning med massive miljøbelastninger til følge.

Findes der en 'post-car-future'?

I dag rejser spørgsmålet om der findes en bilisme i fremtiden ofte ud fra en diskussion omkring miljø og CO2 belastningerne. Urry argumenterer for to scenarier i forlængelse heraf. Et scenarie er at vi havner i en økologisk katastrofe med 'global warming' og et kollaps i olieforsyningerne. I dette scenarie vil bilismen, dens infrastruktur og kommunikationssystemer være 'vasket' væk og vi vil indstille os på en verden med faldende befolkning, produktion, forbrug og mobilitet. Et andet scenarie beskriver, hvorledes der udvikles et netværk af transportsystemer, hvor teknologier for transport af mennesker, varer og informationer samarbejder om nye mindre energikrævende transportformer. Det er umuligt at vurdere, hvilke af disse scenarier, der bliver til virkelighed. Diskussionen om en post-car-future rejser imidlertid næsten kun fra en kritisk vinkel blandt forskere, politikere og græsroddere og ofte langt væk fra de officielle dokumenter.

Urry viser, at der i officielle dokumenter i UK er en tendens til, at der præsenteres en lineær tilgang, hvor bilismens vækst og fremtidige transportbehov fremskrives og hvor der intet forsøg er på at sammenkæde de komplekse sammenhænge mellem væksten i bilismen med byudvikling, miljøbelastninger, levevilkår mv. Det er 'predict and provide' eller rettere at

forudse transportbehovet i fremtiden og derefter at udbygge infrastrukturen for at tilfredsstille behovet. Denne tankegang findes også i den danske trafikplanlægning i blandt andet Infrastrukturkommissionens betænkning og i de efterfølgende politiske transport planer.

Der er derfor meget 'business-as-usual' i transportpolitikken. For at bryde med dette og finde veje til en post car future anser Urry det derfor for nødvendigt at forske i, hvad der kan blive det, som han kalder 'vendepunkterne' (tipping-points) i automobiliteten. Han mener, at der ikke kan forudses en enkelt afgørende faktor, som transformerer systemet, men af mange små forskydninger i systemets udvikling kan blive afgørende for en ændring. Han lister sådanne vendepunkter op i sin bog: at klimadebatten og de manglende oliereserver kan fremprovokere nye innovationer, at transportplanlægningen må bevæge sig væk fra 'predict-and-provide' tankegangen, at der bliver udviklet nye forbrændingsmotorer og (lettere) materialer for biler, at biler bliver afprivatiserede (således at bilen ikke er individuelle transportmidler), og at nye ICT teknologier vil blive taget i brug både for at fremme kollektive transportløsninger og for at fremme kommunikation mellem mennesker, således at sociale relationer ikke er båret af bevægelse i hver sit individuelle 'jernbur' af en bil.

Urrys liste over 'tipping points' kan tilføjes de dimensioner, der tager udgangspunkt i en mere sociologisk baseret kritik af det moderne mobile hverdagsliv. Et vendepunkt kunne også udgøre de brud, der synes at eksistere i relationen mellem de stigende krav til mobilitet i det moderne liv og ønskerne om at forandre det. Der er stemmer der ønsker at gøre op med det daglige tidstyranni, hvor mobiliteten også bliver til en byrde. Thomas Hylland Eriksen rejste debatten i Norge med bogen 'Øyeblikkets Tyranni' (Hylland Eriksen 2001), hvor han argumenterer for, at vi for at gøre op med tidstyranniet er nødt til at gøre op med den stigende acceleration af aktiviteter og gøremål i dagligdagen. Han argumenterer for, at vi på en række områder må indføre det, han kalder for langsom tid. Det kan fx gøres ved at sætte grænser for dagens aktiviteter, ikke at være parat til at gøre alt inden for korte tidsrum, men at være opmærksom på at aktiviteter tager tid. Bodil Jönsson har i Sverige skrevet flere bøger om tid. I 'Ti tanker om tid' (Jönsson 2000), som er den første, argumenterer hun for, at vi skaffer os mere oplevet tid ved at frigøre os fra urets tyranni og i stedet sætte det, hun kalder for 'stille tid' i hverdagen. Derved kan der findes en balance mellem den opdelte tid, den med de mange fastlagte aktiviteter og den uopdelte tid, den hvor vi er mere frie og selv kan fastsætte aktiviteter i tiden. Hverken Hylland Eriksen eller Bodil Jönsson har nogen længsler efter, at den moderne tidsopfattelse skal eller kan skrues tilbage til tidligere tiders samfund, eller at vi skal vende tilbage til landsbysamfundets hverdagsliv. De argumenterer tværtimod for, at vi som moderne mennesker skal lære at håndtere de teknologier, som påvirker vores tidsopfattelser. Her har informationsteknologierne selvfølgelig også betydning ved siden af bilismen. Vi må lære at omgås teknologier og tid på nye måder. Og med de transformationer, vi har foretaget på bare 40 år fra bondesamfundets tids, steds- og fællesskabs- opfattelser er det selvfølgelig urealistisk at forestille sig, at der ikke kommer til at ske store ændringer i de nærmeste årtier også.

At kunne håndtere tid, sted og fællesskaber bliver derved også argumenter for, hvorledes et langsommere samfund kan etableres. Det samfund hvor hastigheden i hverdagens aktiviteter er sat ned. Her kan hentes inspiration i visionerne om 'Slow City' (Foreningen Bæredygtige Byer og Bygninger 2003). Den langsomme by er byen, hvor der er tid til at leve aktiviteterne ud i deres egne tidsrytmer. Her er langsomhed sat over acceleration og hastighed. Her er sammenhænge i hverdagens aktiviteter båret af tanker om at kunne bevæge sig med langsomme teknologier end bilen, med gang, cykling og offentlig transport. Her er fællesskaber i det nære med udgangspunkt i boligerne båret af forestillinger om at det

langsomme også er båret af det nære og fordybende i de menneskelige relationer og ikke af spredte og flygtige sammenhænge som det moderne arbejds- og fritidsliv er præget af. Det langsomme samfund vil selvfølgelig på mange områder stille nye krav til udformning af vore byer, boliger, arbejdspladser og fritidsaktiviteter. Det langsomme samfund vil også udvikle andre behov for teknologier og transportsystemer. Her bliver bilismen måske fortrængt af andre transportformer som gang, cykling og kollektive trafikløsninger, hvor hverdagens transport er frigjort fra bilismen.

Afslutning

Der er mange, der erkender, at der er problemer med bilismens udvikling. Der er også mange der fortrænger det. Det bliver en stor udfordring at finde veje til det som John Urry har kaldt 'post car future', hvor bilismen i sin nuværende form er transformeret og ændret. Her er der virkelig brug for visionære tanker om alternative mobilitetsformer. Der kan i den trafikpolitiske debat ses nogle tendenser eller ønsker om at regulere bilismen i byen, hvor begrænsninger i bilismen via restriktioner i parkeringsarealer eller bompenge vinder frem. Måske vil andre vendepunkter blive i den daglige transportadfærd, hvor nye måder at anvende bilerne på bliver mere almindelige fx samkørselsordninger, delebiler mv.? Måske lykkes det at planlægge byer og trafik anderledes, således at det individuelle transportbehov reduceres ved hjælp af fortættede byer de såkaldte 'smart growth' ved at stationsnære boliger og arbejdspladser eller ved nye attraktive udbud af offentlige transportløsninger? Det er vanskeligt at være scenario udvikler for bilismen og dens fremtid. Som en hverdagsteknologi har den flettet sig så meget ind i vores liv, at den måske overlever ved simple tekniske fix som fx udvikling af alternative energikilder eller ved en teknisk fremme af helt nye biltyper fx vind- eller soldrevne elektriske minibiler? Måske bliver den individuelle bilisme helt udfaset som massebåret hverdagsteknologi og friholdt til de exceptionelle transportbehov?

Litteraturliste

- Bauman, Zygmunt (2001): *Fællesskab. En søgen efter tryghed i en usikker verden*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Bauman, Z. (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press
- Drewes Nielsen, L. (2005): "Reflexive Mobility – A Critical and Action Oriented Perspective on Transport Research", in Uth Thomsen & Drewes Nielsen & Gudmundsson (red.): *Social Perspectives on Mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Drewes Nielsen, Lise (2009a): 'Ved landsbyens gadekær - bondesamfundet som vugge for den sociologiske fantasi' i Antoft & Hviid Jacobsen & Knudsen (red): *Den poetiske fantasi – sociologi gennem fiktion*. Aalborg Universitetsforlag. Juni 2009.
- Drewes Nielsen, Lise (2009b): 'Bilen – en hverdagsteknologi fyldt med ambivalenser' i Illeris mv (red): *Bilen og Byen*. Dansk Byplanlaboratorium.
- EEA (2006): *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. Report No 10.
- Foreningen Bæredygtige Byer og Bygninger (2003): *Slow Cities & Det gode liv*. Medlemsblad juni 2003, 2 (6), www.dcue.dk/Default.asp?ID=1009
- Freudental-Pedersen, M. (2007a): *Mellem frihed og ufrihed – strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Ph.d. afhandling, Roskilde Universitetscenter.
- Freudental-Pedersen, M. (2007b): "Mobility, motility and freedom – the structural story as an analytical tool to understand the interconnection", *Swiss Journal of Sociology*, 1(33).
- Freudental-Pedersen, Malene (2009): *Mobility in Daily Life. Between Freedom and Unfreedom*. Transport and Society. London: Ashgate. May 2009.
- Giddens, A. (1996): *Modernitet og selvidentitet – selvet og samfundet under senmoderniteten*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Giddens, Anthony (2009): *The Politics of Climate Change*. Cambridge: Polity Press.

- Graham, S. & Marvin, S. (2001): *Splintering Urbanism*. London: Routledge
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. 2006: "Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings". *Mobilities*, 1(1):1-22.
- Hartmann-Petersen, Katrine & Malene Freudendal-Pedersen & Lise Drewes Nielsen, (2007): "Mobilitetens optik på det moderne liv", i Jensen & Hansen & Andersen & Nielsen: *Planlægning i teori og praksis*. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.
- Hartmann-Petersen, Katrine (2009): *I medgang og modgang – om buschaufførers fleksible liv*. PhD Afhandling, Roskilde Universitet.
- Hylland Eriksen, Thomas (2001): *Øyeblikkets Tyranni. Rask og langsom tid i informasjonsalderen*. Oslo: Aschehoug
- Jönsson, Bodil (2000): *Ti tanker om tid*. København: Rosinante.
- Kaufmann, V. (2002): *Re-thinking mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Kingsley, Dennis & John Urry (2008): *After the car*. Cambridge: Polity
- Thomsen, T. & Drewes Nielsen, L. & Gudmundsson, H. (eds) (2005): *Social Perspectives on Mobility*. Aldershot: Ashgate.
- Urry, J. (2000): *Sociology Beyond Societies – mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Urry, John (2007): *Automobilities*. London: Polity Press